Offerto dall'Autore.

Ing. DOMENICO REGIS

La Convenzione internazionale di Berna

per gli accessi al Sempione dalla Francia

e la

Ferrovia del Moncenisio

Lettura fatta nell'Adunanza Generale
della Società degli Ingegneri e degli Architetti di Torino del 2 agosto 1909
dal Socio Ing. DOMENICO REGIS

TORINO
Tipografia Olivero e C.
1909

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b
282

Ing. DOMENICO REGIS

La Convenzione internazionale di Berna

per gli accessi al Sempione dalla Francia

e la

Ferrovia del Moncenisio

Lettura fatta nell'Adunanza Generale
della Società degli Ingegneri e degli Architetti di Torino del 2 agosto 1909
dal Socio Ing. DOMENICO REGIS

TORINO
Tipografia Olivero e C.
1909

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

LA CONVENZIONE DI BERNA

Egli è ragionevole e giusto che ogni Stato cerchi di conservare sulle proprie ferrovie, e per il maggior percorso possibile, il traffico che ha con una Nazione vicina, come pure quel traffico che si scambia fra due Nazioni ad esso confinanti, percorrendo le sue ferrovie.

Tale principio è praticato assai bene dalla Svizzera, che non risparmia spese per attirare e conservare sulle proprie ferrovie il traffico delle nazioni ad essa confinanti; non così dall'Italia, che per il traffico che ha con la Francia e con le regioni occidentali d'Europa, regala annualmente alla Svizzera una somma considerevole, che sottrae alle proprie ferrovie, perchè non vuole apportare alla linea del Moncenisio quei miglioramenti che sono necessarî per rendere il viaggio su questa linea breve, facile e comodo, meglio che sulla linea del Sempione, come sarebbe possibile.

Già da alcuni anni si agita in Francia la questione delle vie d'accesso dalla Francia al Sempione, desiderandosi dalla Svizzera una nuova galleria Frasne-Vallorbe al valico francese del Giura, con la quale si abbasserebbe il punto culminante del valico di 118 metri e si abbrevierebbe il percorso Parigi-Sempione di circa 17 chilometri; mentre invece nel Dipartimento Francese del Giura e nel Cantone di Ginevra si desidera un nuovo valico per la Faucille.

In Francia poi la questione si agita ancora fra la Compagnia ferroviaria dell'Est e la Compagnia P. L. M., insistendo la prima presso il proprio Governo perchè ottenga dalla Svizzera

la costruzione della galleria Moutier-Granges, perchè per questa galleria il traffico dell'Italia con la Francia e con le Potenze occidentali d'Europa, dopo di aver attraversato il Sempione ed il Lötscheberg, raggiungerebbe più facilmente le linee della Compagnia; ma ciò non è di convenienza della Compagnia P. L. M., la quale preferirebbe che il Governo francese si decidesse per la costruzione della nuova galleria Frasne-Vallorbe.

Nulla però si potè mai conchiudere prima d'ora, perchè la Svizzera rimase sempre ferma in ciò che a lei conviene; e solamente nell'ora scorso giugno, delegati francesi e svizzeri chiusero a Berna le loro trattative con pieno accordo fra le Delegazioni governative delle due Nazioni e piena soddisfazione di ambedue le Compagnie ferroviarie francesi, ciascuna delle quali ottenne che fosse fissata nella Convenzione la costruzione della galleria da essa desiderata per migliorare la propria linea d'accesso al Sempione.

Solamente il Cantone e la città di Ginevra, che appoggiarono i miglioramenti utili agli altri Cantoni svizzeri, rimasero poi delusi nella speranza di avere a Ginevra il passaggio di una nuova via di comunicazione fra la Francia e l'Italia con valico del Giura alla Faucille.

Con tale Convenzione venne stabilito in qual modo avverrà il riparto fra le Ferrovie svizzere e francesi del generoso dono che le Ferrovie italiane fanno annualmente alle Ferrovie delle nazioni vicine.

Io credo di poter dire che se il Governo italiano avesse migliorato a tempo il valico del Cenisio e dichiarato di voler costruire una seconda galleria al Frejus, inferiore alla attuale, la Compagnia P. L. M. non avrebbe insistito per la costruzione della galleria Frasne-Vallorbe al Giura, ed avrebbe invece domandato al proprio Governo i miglioramenti e le abbreviazioni che sono possibili sulla linea Parigi-Modane.

LA LINEA DEL MONCENISIO

La linea del Moncenisio fu sempre finora la miglior via di comunicazione fra l'Italia e l'Occidente d'Europa, ed ancora attualmente corre su di essa la Valigia delle Indie, malgrado le sollecitazioni fatte dallo stesso Governo italiano perchè il Governo inglese volesse farla passare nella Svizzera.

Al valico del Cenisio difatti si giunge da ogni parte d'Italia con buone ferrovie, che la percorrono tutta *fino al suo confine occidentale;* e lo stesso valico delle Alpi è esercito dalle Ferrovie dello Stato italiano.

È adunque questa linea per la sua posizione naturale la più conveniente all'Italia per il traffico con la Francia e con le Nazioni occidentali d'Europa.

La distanza *reale* e *virtuale* di tutte le città d'Italia, ad eccezione delle città lombarde e venete, dalle capitali della Francia, dell'Inghilterra, del Belgio e dell'Olanda è già attualmente sulla linea del Cenisio minore che sulla linea del Sempione; e lo sarà sempre più dopo la costruzione della Modane-Exilles al Frejus, anche se fosse costruita la Frasne-Vallorbe. Quanto a Milano: basterà che sia costruita la Modane-Exilles, perchè si possa giungere da Milano a Parigi più presto passando per il Cenisio che per il Sempione, anche con la Frasne-Vallorbe; perchè quantunque la distanza reale Milano-Parigi sulla linea del Cenisio sia maggiore che sulla linea del Sempione, ne sarà però minore la distanza virtuale (1).

Ciò si nega dai sostenitori degli interessi di Milano; ma basterebbe che il Governo italiano lo volesse, perchè si potesse

---

(1) Malgrado la grande lentezza colla quale si percorre attualmente il valico del Frejus, impiegandosi dai treni diretti 4 ore e $^1/_2$ per giungere da S.^{t} Jean de Maurienne a Torino, i due treni diretti da Parigi a Torino impiegano ordinariamente 15 ore; attualmente uno impiega ore 14,55′ e l'altro ore 15,5′; mentre sulla linea del

fare. Ad ogni modo alla costruzione della galleria inferiore si aggiungerebbero sempre gli accorciamenti possibili sulle due linee Parigi-Modane e Bussoleno-Milano.

Della qual cosa la ragione fu già più volte detta, ed è che la linea del Moncenisio non attraversa le montagne del Giura nè quelle dell'Alta Savoja, ma solamente le Alpi; ora quando si sia apportato al valico del Frejus il massimo miglioramento possibile con la galleria Modane-Exilles e con una strada d'accesso dalla parte italiana, che risulterebbe breve e con pendenza non superiore al 20 °/₀₀ (come farò conoscere in altra mia pubblicazione), il valico con la trazione elettrica potrà farsi celeremente; ed in tutta la rimanente parte la linea, avendo sempre miti pendenze, quasi sempre allo scoperto, può percorrersi rapidamente.

Pur troppo in Italia ciò non si vuole e si preferisce di favorire il viaggio sulla linea del Sempione a danno di quella del Cenisio; e ciò si fa nella formazione degli orarii, nella composizione dei treni, come in ogni servizio che si riferisca a queste linee, non escluso quello di Dogana.

I sostenitori degli interessi di Milano, i quali vorrebbero accentrare ivi tutte le principali arterie ferroviare internazionali, accecati dalla grandezza che avrebbe il servizio ferroviario a Milano per tale accentramento, non vedono dove sia il vero interesse delle Ferrovie dello Stato; non si accorgono del regalo che queste fanno annualmente alle Ferrovie svizzere; non vedono il danno economico che viene alla Nazione da tale accentramento; non vedono l'ingiustizia che con esso fa lo Stato nella distribuzione dei beni che può dare con le

---

Sempione i due treni diretti da Parigi a Milano impiegano attualmente: il direttissimo ore 15,25′ e l'altro ore 15,55′.

La seconda galleria al Frejus Modane-Exilles abbasserebbe il punto culminante del valico di 230 m., togliendovi le più gravi difficoltà, e ridurrebbe la distanza S.t Jean de Maurienne-Torino a 115 chilometri, che colla trazione elettrica potrebbero percorrersi in meno di 2 ore e ½. Si risparmierebbero così più di 2 ore, sufficienti per giungere da Torino a Milano, compiendo il viaggio Parigi-Modane-Milano in 15 ore, invece delle 15,25′ oppure 15,55′ che si impiegano attualmente sulla linea del Sempione.

ferrovie alle varie regioni d'Italia; nè il grave danno che risulta alle regioni che rimangono isolate dal grande movimento ferroviario italiano.

Dicono che una seconda galleria al Frejus *non si farà mai,* ma di questo imperioso *veto* non dicono la vera ragione; intanto affrettano la costruzione della direttissima Genova-Milano e della direttissima Firenze-Milano; quest' ultima veramente di grandissimo vantaggio alla Nazione, ma più particolarmente a Milano.

Dicono pure che la galleria Modane-Exilles costerebbe troppo; ma sarebbero disposti a spendere il triplo per una nuova linea attraverso il Monte Bianco, la quale sarebbe peggiore di quella del Cenisio, perchè dovrebbe attraversare le montagne del Giura, poi quelle dell'Alta Savoia, ad altezze maggiori di 500 metri sul mare e finalmente salirebbe al Monte Bianco a 1300 metri sul mare. Ma questa linea, già dichiarata nociva all'Italia dal Governo italiano nel 1896 (1), quantunque peggiore, esercita dalla Francia, assorbirebbe tutto il traffico fra la Francia e l'Italia, a danno della linea del Cenisio, con grave danno di Torino e del Piemonte Occidentale.

È tempo oramai che si abbandoni l' idea di voler accentrare a Milano tutte le più importanti arterie ferroviarie. Fra le due capitali Parigi e Roma, la linea che può percorrersi più celeremente è quella del Moncenisio; e questa linea, migliorata come ho detto con la nuova galleria Modane-Exilles e cogli accorciamenti possibili alla Parigi-Modane ed alla Torino-Genova, potrà essere utilissima alla Nazione e proficua alle Ferrovie dello Stato. Su di essa, quando sia migliorata, potrà stabilirsi un treno diretto che compia il viaggio fra Parigi e Roma in meno di 24 ore; e ciò non è da trascurarsi.

---

(1) Vedi *Atti del Parlamento.* Legislatura XIX, Documenti Vol. 8°, N. 262, pag. 3.

IL PROBLEMA FERROVIARIO DI TORINO E DEL PIEMONTE

Torino e con essa tutto il Piemonte Occidentale hanno sempre avuto molte relazioni con le nazioni vicine, Francia e Svizzera, e coll'Occidente d'Europa; e prima dell'apertura della galleria del Sempione ad ogni treno diretto per Parigi avevano buone coincidenze per tutte le città della Francia e della Svizzera; ora non è più così; le coincidenze sulla linea del Moncenisio sono per treni omnibus; le buone coincidenze sono sulla linea del Sempione. Chi da Ginevra e da alcune città della Francia vuol portarsi a Torino od in altra città del Piemonte Occidentale, se vuol fare il viaggio presto, comodamente e di giorno, deve passare a Milano facendo 100 o 200 km. di più, colla relativa maggiore spesa.

Questa sfortuna colpirà Torino ed il Piemonte Occidentale anche per viaggi nell'interno dello Stato. Fatte le direttissime Bologna-Firenze e Genova-Milano, chi da Torino, o da altra città del Piemonte Occidentale, dovrà recarsi nel Centro o nel Mezzogiorno d'Italia, per giungervi presto e comodamente dovrà passare a Milano, facendo circa 100 km. di più; e ciò per la lentezza delle proprie linee e la mancanza di buone coincidenze.

Prima che si ventilasse l'idea dei nuovi valichi alpini, per il Gottardo e per il Sempione, Torino ebbe sempre una visione esatta degli interessi ferroviarii proprii e del Piemonte; ma, sorte le nuove idee le vedute di Torino si offuscarono.

Gli Amministratori di Torino si contentarono di dire che la nuova linea avrebbe servito a Milano come quella del Cenisio serviva a Torino; ma non videro che la linea del Cenisio avrebbe perduto il suo principale traffico e con questo i treni più diretti e le buone coincidenze. Invece di domandare miglioramenti al valico del Cenisio favorirono quanto poterono il nuovo, appoggiando la costruzione di nuove ferrovie dirette a Milano ed al Sempione.

Il danno per Torino ed il Piemonte Occidentale non poteva essere maggiore; ma vi si può riparare. Abbia la linea del Sempione il principale traffico con la Svizzera e l'Europa Centrale e si lasci alla linea del Cenisio il principale traffico coll'Occidente. Egli è ingiusto che chi dall'Occidente dell'Italia deve portarsi nell'Occidente d'Europa, debba prima recarsi nel mezzo della linea di confine fra la penisola ed il continente per prendere là la linea più favorita.

Per avere una buona soluzione del problema ferroviario di Torino e del Piemonte, è necessario prima di tutto rendere la linea del Cenisio in grado di vincere la concorrenza che ora le fa la linea del Sempione per il traffico dell'Italia con la Francia e con le regioni occidentali d'Europa; e ciò si può ottenere migliorando il valico del Frejus colla costruzione di una nuova galleria inferiore. Così si è fatto ai Giovi con la succursale di Ronco e si fa una seconda volta con la direttissima Genova-Milano. Così si fa alla Porretta con la direttissima Bologna-Firenze; e così farà forse la Francia al Mont d'Or con la Frasne-Vallorbe.

Costruita questa galleria inferiore al Frejus, la Francia per suo conto abbrevierà e migliorerà la linea Parigi-Modane e l'Italia migliorerà pure la Bussoleno-Milano e la Torino-Genova.

Allora si vedrà che per giungere presto a Lione, a Ginevra, a Parigi, a Londra dalle varie regioni d'Italia converrà giungere presto a Torino. Savona che ora vuole una direttissima per Cartosio nello scopo di avvicinarsi a Milano, si contenterà di una direttissima più breve, diretta propriamente a Torino; e Biella, che ora insiste solamente per avere una linea diretta per Novara, penserà anche ad una diretta Biella-Ivrea-Torino.

E qui si osservi che, con le due linee dirette Biella-Novara e Biella-Torino, la Biella-Santhià perderà d'importanza, e si potrà fare un rettifilo Chivasso-Vercelli che accorcierà la Torino-Milano.

Infine, migliorata come ho detto la linea del Cenisio, il traffico su tutte le ferrovie del Piemonte crescerà e si troverà la ragione e la convenienza di migliorarle accentrandole a Torino invece che ora si vogliono accentrare a Milano.

Ma, pur troppo, il Governo italiano non vuol pensare ad una galleria inferiore al Frejus, perchè vi si oppongono altri interessi più vivamente sostenuti.

Il Governo francese, che pure avrebbe grande interesse a procurarsi una comunicazione diretta con l'Italia, indipendente dalle Ferrovie svizzere, vedendo come la linea del Cenisio sia dal Governo italiano trascurata, accetterà forse ora la convenzione di Berna, deliberando di costruire la nuova galleria Frasne-Vallorbe, mentre penserà a costruirsi un nuovo valico alpino per il Monte Bianco o per il Piccolo S. Bernardo.

Pur troppo l'iniziativa della costruzione di una tale galleria al Frejus deve essere presa seriamente dalla città di Torino, che vi ha il più grande interesse.

Un antico ufficiale superiore dell'esercito sardo, che come ufficiale dello Stato Maggiore fu dal Governo comandato in aiuto al Sommeiller pel tracciamento della galleria del Frejus, e fu deputato della Savoja nel Parlamento Subalpino, il generale Borson, mi fece l'onore di scrivermi alcune sue idee sui valichi del Monte Bianco, del Piccolo S. Bernardo e del Frejus. Una delle sue lettere scrittami il 30 settembre 1908 terminava con le seguenti parole relative alla linea del Moncenisio: « C'est, « à mon avis, la ville de Turin qui tient en mains le sort de « sa comunication seculaire avec la France; je fais des veux « pour que cette illustre cité, qui représent la vie économique « du Piemont, fasse entendre sa voix ».

Alle Autorità amministrative e politiche di Torino spetta la responsabilità del danno che verrebbe a Torino ed al Piemonte Occidentale se la linea del Cenisio non venisse migliorata in modo da sostenere e vincere la concorrenza che le fa la linea del Sempione, od altra linea possibile che volesse costruire la Francia.

Torino, luglio 1909.

Ing. Domenico Regis.

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15654
BIBLIOTECA
11376